VOR 100 JAHREN FING ES AN





Wolfgang Liebeneiner

GEDANKEN, AUS DENEN EIN FILM WURDE

von Dr. Eugen Diesel

Wenn unsere Vorfahren sich den Menschenflug ausmalten, so sahen sie als Folge dieser Erfindung ein völlig neues Weltalter heraufziehen. Inzwischen haben wir nicht nur das Fliegen gelernt, sondern in wenigen Generationen sind zahllose technische Errungenschaften über uns ausgeschüttet worden, von denen jede einzelne genügt hätte, die alten Verhältnisse auf den Kopf zu stellen. Kein Wunder, daß wir in den größten Aufruhr der Weltgeschichte hineingeraten sind.

Diese Weltwende begann vor etwa zweihundert Jahren mit der Einführung der Dampfmaschine. Von nun an verfügte die Menschheit in immer rascher zunehmendem Maße über aus Wärme gewonnene mechanische Kraft, die über die Kraft der Muskeln und Mühlen weit hinausreichte. Die Dampfmaschine brachte einen gewaltigen Aufschwung von Industrie, Technik und Wissenschaft, führte zur Erfindung nicht nur zahlloser neuer Arbeits- und Werkzeugmaschinen, sondern auch des Dampfschiffes und der Lokomotive. Vor 100 Jahren erschienen die ersten Verbrennungsmotoren und Elektromotoren, bald auch die Automobile. Seither hat sich der Fortschritt fast ins Ungemessene multipliziert, denn es hat eine kaum mehr zu analysierende gegenseitige Induktion aller technisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse, Hilfsmittel, Erfahrungen und der mannigfachsten organisatorischen Künste stattgefunden.

Um einen Begriff von der großen Umwälzung unserer Epoche zu gewinnen, genügt es, eine einzige Tatsache herauszugreifen: Der Menschheit steht heute ohne Zweifel mindestens die hundertfache Energiemenge zur Verfügung als vor zweihundert Jahren. Auf jeden einzelnen Amerikaner dürften jedoch etwa dreißig Automobilpferdestärken fallen, also dreihundert Männerkräfte. Dazu kommen die Antriebskräfte der Lokomotiven, Traktoren, Flugzeuge, Baumaschinen, Kraftzentralen und so weiter, so daß die einem Amerikaner zur Verfügung stehende Kraft sich gegenüber der Vormaschinenzeit wohl sicher auf das Tausendfache vermehrt haben dürfte, woraus allein schon die ungeheure Bedeutung der Kraftstoffe erhellt, die eine der wichtigsten Grundlagen unserer heutigen Kultur darstellen.

Nun hat sich aber seit der Zeit, in welcher die erste Wattsche Balanciermaschine ihre langsame Auf- und Abwärtsbewegung vollführte, auch die Bevölkerung der Erde vermehrt, und zwar auf das Dreieinhalbfache. Fernerhin erscheint das Arbeitspotential der Menschheit dadurch unerhört gesteigert, daß die Kulturvölker unvergleichbar viel stärker mit Ingenieuren, Gelehrten,

geschulten Arbeitern, Forschungsstätten und so fort durchsetzt sind, ganz zu schweigen von dem Potential, das sich aus der riesig angeschwollenen Summe der Erfahrungen auf allen Gebieten ergibt. Und vor unseren Augen verzahnen sich, alle Grenzen überspringend, die Tätigkeiten aller Menschen in der ganzen Welt. Wir leben mitten in einer von Arbeit, Technik, Wissenschaft erzwungenen, faktischen Integrierung der Welt, der gegenüber die politischen Integrierungsversuche schwächlich und unklar erscheinen.

Es ist höchst bemerkenswert, daß von dem Augenblick an, in welchem es geglückt war, die durch Verbrennung von Kohle gewonnene Wärme in mechanische Kraft zu verwandeln, neue politische, soziale, kulturelle Probleme den Weg der Menschheit begleiteten. Bereits Matthew Boulton, der große Mitarbeiter von James Watt, verkündete auf das bestimmteste, daß die Arbeiter der ganzen Welt durch die Kraftmaschinen erlöst werden würden, und ein halbes Jahrhundert später hat Heine die erstaunlichen Folgen der Eisenbahn mit prachtvollen Worten geschildert. Aber als Heine diese berühmt gewordenen Worte sprach, war das alte soziale und wirtschaftliche Gefüge der Völker durch die Kraft der sich unermüdlich drehenden Dampfmaschinen schon erschüttert. Es ist verständlich, daß der Vierte Stand unter so fundamentalen und rücksichtslosen Veränderungen der Produktionsmethoden, des Verkehrs, der Umwelt zunächst viel mehr litt als die Wohlhabenden und daß es daher zu schweren Unruhen kommen mußte. Überdies spitzte sich die soziale Problematik auch dadurch zu, daß die Dampfmaschine einige grundsätzliche Mängel aufwies. Sie vergeudete den Brennstoff, vor allem aber war der Kohlenverbrauch pro Pferdekraftstunde bei kleinen Dampfmaschinen um ein Vielfaches höher als bei großen. Zudem war die Kesselanlage schwer, unbeholfen und nicht leicht zu bedienen. So brachte die Dampfmaschine dem Unternehmer und Kapitalisten einen viel größeren Nutzen als den Handwerkern und kleinen Betrieben, die durch die neue Entwicklung ins Hintertreffen gerieten, während sich außerdem ein großes, besitzloses und schlecht entlohntes Industrieproletariat bildete. Wirtschaftskrisen und Arbeitslosigkeit schienen damals mit dem Fabrikwesen unlösbar verknüpft zu sein. Das kommunistische Manifest des Jahres 1848 beleuchtete blitzartig dies soziale Problem. Seit den fünfziger Jahren ist das Bestreben nachweisbar, einen kessellosen und sparsamen Wärmemotor zu erfinden, der wirklich allen Menschen die Vorteile der Maschinenkraft bringen sollte. Der Wunsch, das Los der industrialisierten Menschheit zu erleichtern, hat beim Zustandekommen der Verbrennungsmotoren tatsächlich eine höchst bedeutsame Rolle gespielt. Während der Entwicklung des Dieselmotors durch meinen Vater, wiederum ungefähr ein halbes Jahrhundert später, hörte ich ihn ebenso leidenschaftlich und begeistert von den sozialen Konsequenzen seines „rationellen Wärme-

motors“ wie von dessen technischen Problemen sprechen. Auch wies er mich ausdrücklich darauf hin, daß er von sozialen Erwägungen bewegt gewesen sei, als er sich vornahm, einen kessellosen Verbrennungsmotor von höchster Sparsamkeit zu schaffen, und soziale Gedankengänge hätten auch Otto, den Erfinder des Viertaktverfahrens, bewegt. Sozialer Idealismus hat somit im Schöpfungsprozeß der Wärmemotoren eine ebenso große Rolle gespielt wie die Vorstellung von der Großartigkeit und Schönheit einer Welt, deren Gepräge auf tausenderlei Weise von der Kraftabgabe kesselloser Motoren mitbestimmt werden würde.

Eine solche Welt ist inzwischen vollste Wirklichkeit geworden, und in der Tat hat vieles von der vor hundert Jahren gültigen sozialen Problematik heute seine Bedeutung verloren. Denn die ideale Verteilung der motorischen Kraft über Stadt und Land zum gleichen Preise für alle ist vollzogen. Und dank den Motoren haben wir das Automobil, den Traktor, das Flugzeug, kurz die zahllosen Dinge, die unsere heutige Art, zu wirken und zu leben, charakterisieren. Dafür haben sich über die Welt hin neuartige soziale, politische, kulturelle Probleme eingefunden, mit deren Lösung zu ringen uns als große Aufgabe zugewiesen ist. Gewiß sind unsere Gefahren und Schwierigkeiten in hohem Maße auch Folgen der beiden Weltkriege. Aber daß es Weltkriege waren und daß sie auf die Weise geführt wurden, wie wir es erleben mußten, ist ja nun wieder eine Folge der alle früheren Begriffe und Verhältnisse sprengenden technisch-wissenschaftlichen Evolution.

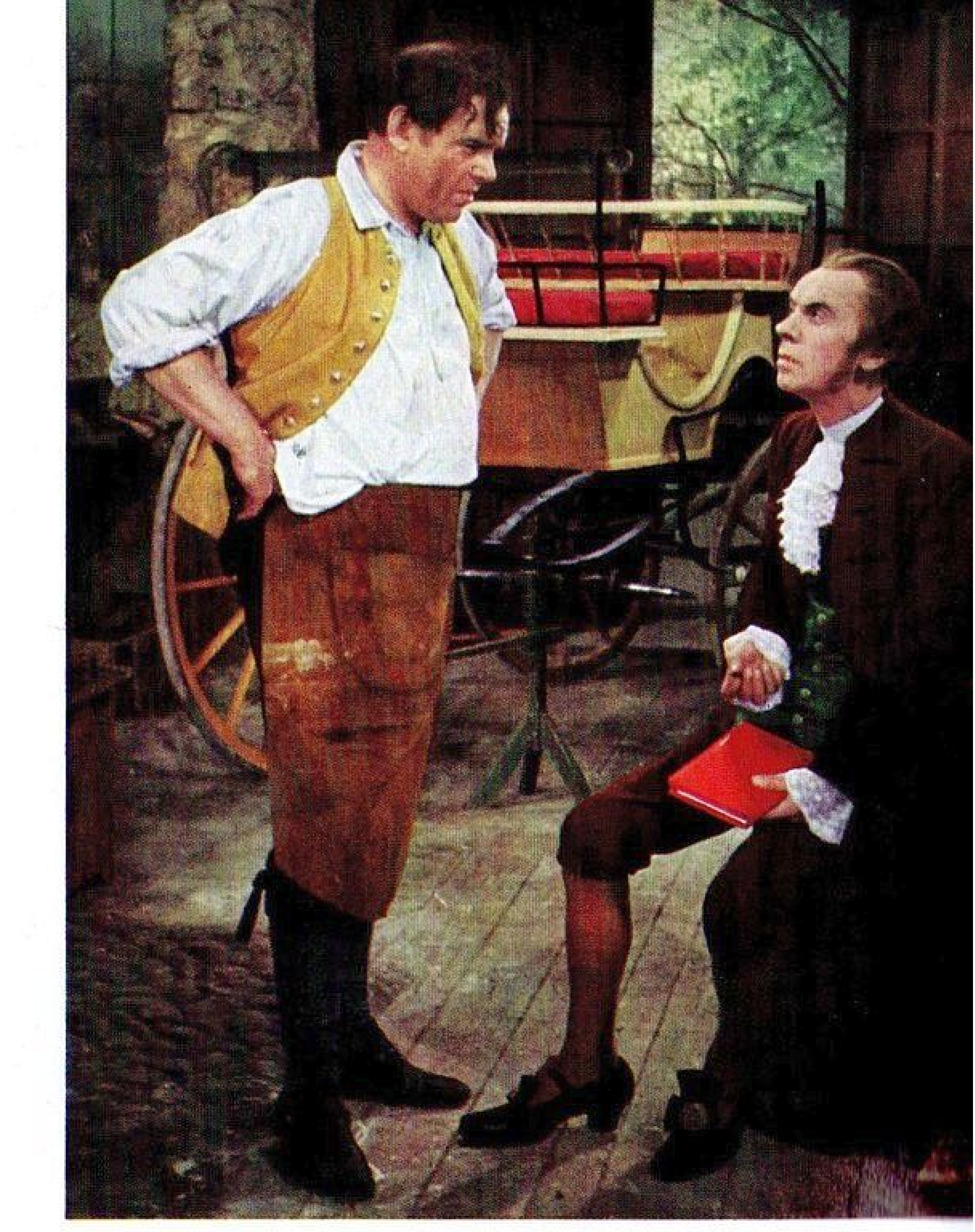
Diese Gedankengänge sind es gewesen, welche die BV-ARAL Aktiengesellschaft bewogen haben, in einem Farbkulturfilm die Umstände, Leistungen und Ereignisse vor Augen zu führen, welche die Motorisierung einleiteten. Der Film „Vor 100 Jahren fing es an“ ist aus dem Wunsch entstanden, weiten Schichten unseres Volkes die geschichtlichen, technischen, sozialen Impulse vor Augen zu führen, die beim Zustandekommen der Verbrennungsmotoren zusammenwirkten. Unser Arbeitskreis war besonders bestrebt, rein menschliche Ereignisse, Taten, Gedankengänge zur Darstellung zu bringen, die mit der Schöpfungsgeschichte des Verbrennungsmotors im Zusammenhang stehen. Es ergab sich, daß sehr oft von unscheinbaren, viel verspotteten Anfängen eine Entwicklung ausstrahlte, die von weltgeschichtlicher Bedeutung wurde und heute einem gewaltigen Höhepunkt entgegentreibt.

Zuweilen zweifelten wir während unserer Arbeit, ob es überhaupt möglich sei, mit den Ausdrucksmitteln des Films unserem Bestreben Ausdruck zu verleihen. Wir kamen schließlich zu einer in einiger Hinsicht vielleicht neuartigen Synthese aus Spielfilm und Kulturfilm. Nun mögen andere entscheiden, ob unser Bemühen geglückt ist, einen gewaltigen Prozeß schöpferischer Arbeit so anschaulich zu machen, daß man mit Herz und Seele daran Anteil nimmt.

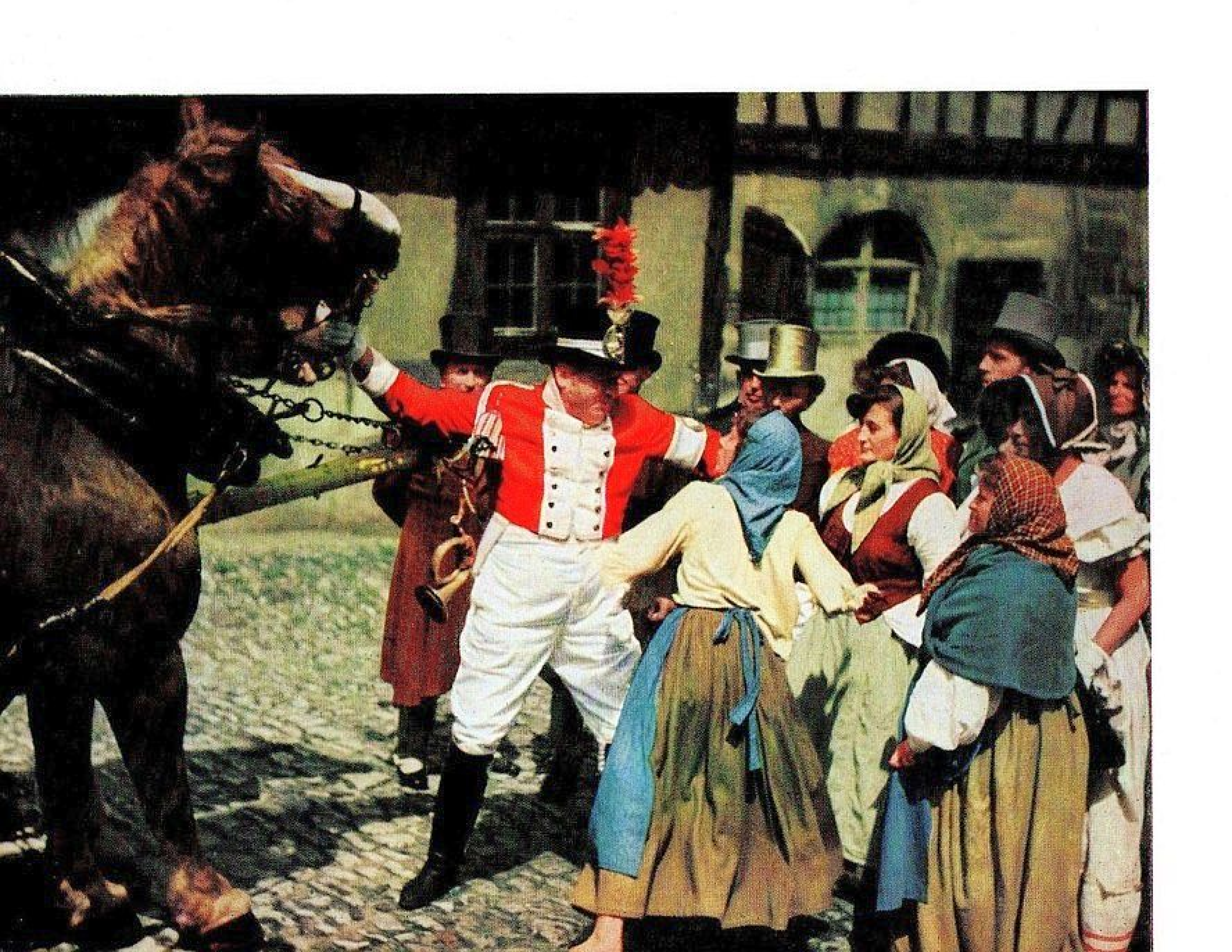
Man berichtet, daß Matthew Boulton, Mitarbeiter von James Watt, von Georg III. bei einem Besuch in seiner Werkstatt gefragt wurde: „Womit sind Sie beschäftigt?"

Er antwortete: „Ew. Majestät, ich bin mit der Erzeugung eines Gutes beschäftigt, welches die Sehnsucht der Könige ist."

„Und was ist das? Was ist das?" fragte der König. Und Boulton antwortete auf eine die Idee des Fortschritts gleichsam trotzig zum Ausdruck bringende Weise: „*Kraft*, Ew. Majestät. Ich habe, was alle Welt begehrt, und ich habe, was mehr dazu beitragen wird, die Arbeiter in der ganzen Welt erlösen zu helfen, und ich habe, was mehr dazu beitragen wird, die Zivilisation zu fördern als alles, was jemals geleistet worden ist, und mehr als auf allen übrigen Wegen in den nächsten zweihundert Jahren geleistet werden wird."



»My name is James Watt. Ich möchte den Wagenheber zeichnen, es ist interessant für mich.«
(Nikolaus August Otto's Vater und James Watt)



Heinrich Heine erlebte in Paris die Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn. Hierüber berichtet er aus Paris am 5. Mai 1843 in „Lutezia“:

Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen, wovon die eine nach Orleans, die andere nach Rouen führt, verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht etwa auf einem sozialen Isolierschemel steht. Die ganze Bevölkerung von Paris bildet in diesem Augenblick gleichsam eine Kette, wo einer dem andern den elektrischen Schlag mitteilt. Während aber die große Menge verdutzt und betäubt die äußere Erscheinung der Bewegungsmächte anstarrt, erfaßt den Denker ein unheimliches Grauen, wie wir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, das Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind. Wir merken bloß, daß unsre ganze Existenz in neue Gleise fortgerissen, fortgeschleudert wird, daß neue Verhältnisse, Freuden und Drangsale uns erwarten, und das Unbekannte übt seinen schauerlichen Reiz, verlockend und zugleich beängstigend. So muß unsern Vätern zumut gewesen sein, als Amerika entdeckt wurde, als die Erfindung des Pulvers sich



EINSTELLUNG 75. NAH: — Da reißt dem langen, hageren Weber die Geduld, und schon packt er das Modell der Dampfmaschine, stemmt es hoch über den Kopf und sieht sich nach einem Platz um, auf dem er es zerschmettern kann: *»Weg!«*

Linkes Bild: *»Hände von den Pferden! Wir sind Eilpost! Zurück!«*



»Monsieur, je vous en prie! — Notre fils! — Un garçon — il est perdu! Là-bas! Comprenez vous? Il s'apelle Rudolf Diesel!«
(Weltausstellung in Paris 1867)

Rechtes Bild: *»Monsieur Otto, ich habe die Ehre und die große Freude, Ihnen für die gelungene Konstruktion Ihrer Gaskraftmaschine, die in ausgezeichneter Weise Sparsamkeit und Stabilität vereint, die Goldene Medaille der Weltausstellung zu überreichen!«*

durch ihre ersten Schüsse ankündigte, als die Buchdruckerei die ersten Aushängebogen des göttlichen Wortes in die Welt schickte. Die Eisenbahnen sind wieder ein solches providencielles Ereignis, das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte, und unsre Generation darf sich rühmen, daß sie dabeigewesen. Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unsrer Anschauungsweise und in unsern Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch letztere anständig zu töten! In vierthalb Stunden reist man jetzt nach Orleans, in ebensoviel Stunden nach Rouen. Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.

Der Arzt Dr. Rothschild, aus der berühmten Bankiersfamilie, äußerte sich 1902 über das Autofahren: „Mit Mäßigkeit, also ohne Schnelligkeitsexzesse ausgeübt, wird Automobilfahren von der heilsamsten Wirkung begleitet. Fälle von Neurasthenie, ebenso wie Hypochondrie und ähnliche Leiden, die man gewöhnlich durch eine Luftkur zu bekämpfen sucht, sind durch systematisch, in kurzen Zwischenräumen unternommene Ausfahrten im Automobil vollständig geheilt worden."

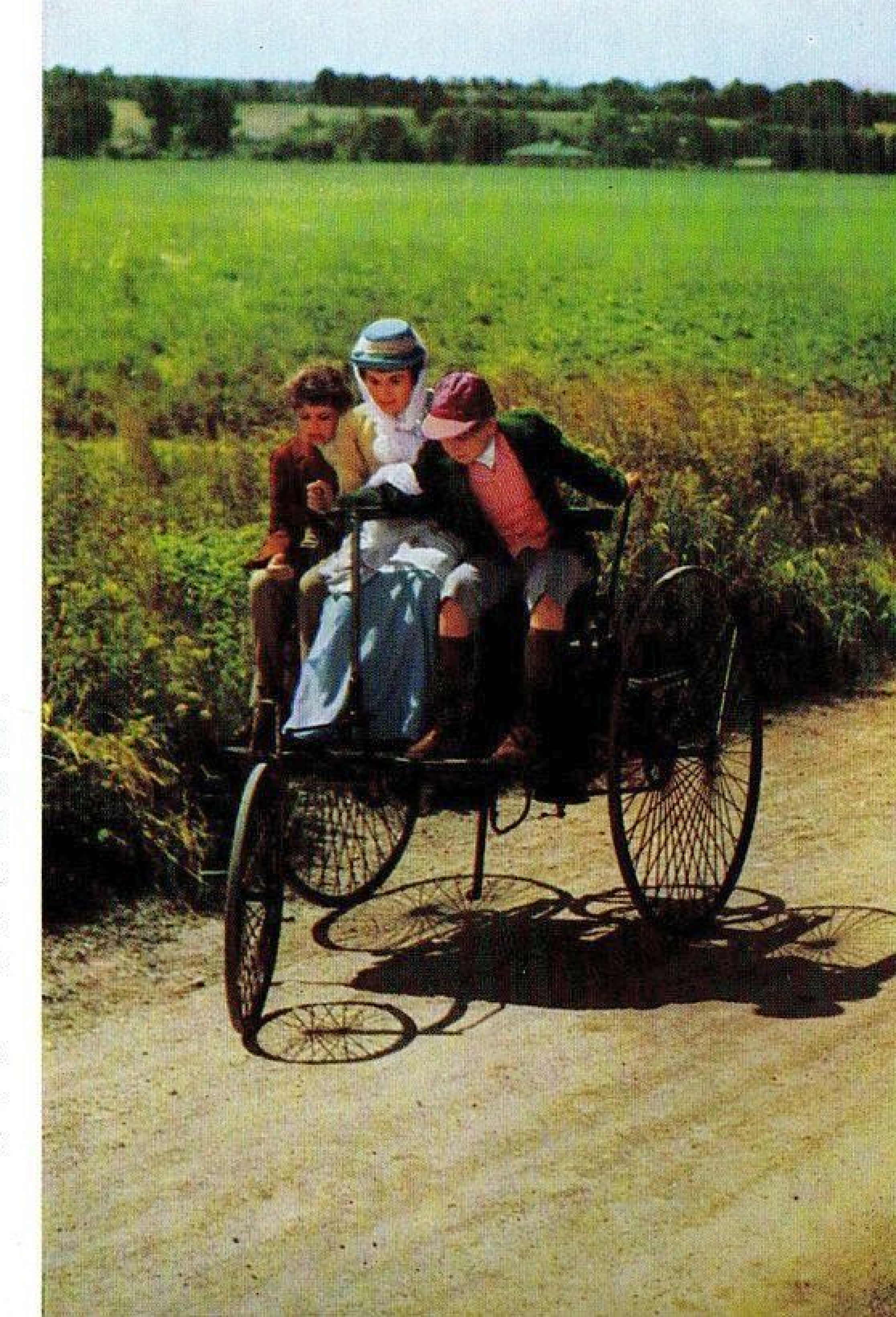
(Kurt Rathke: „Wilhelm Maybach", Friedrichshafen 1953)



DIE »WÜTIG' SCHEES«

Im August 1888 fuhr Bertha Benz, die Frau des Erfinders, begleitet von ihren Söhnen Eugen und Richard, mit dem „selbstfahrenden Motorwagen“ von Mannheim nach Pforzheim, um dort ihre Mutter und ihre Schwestern zu besuchen. Zum ersten Male wurde so die neue Erfindung einer breiteren Öffentlichkeit gezeigt und brachte den Beweis ihrer praktischen Verwendbarkeit . . .

Die Mannheimer kannten den Benzschen Motorwagen schon, nicht aber die Bewohner der „Fernfahrtstrecke“. Köstlich war es, Frau Benz oder ihre Söhne

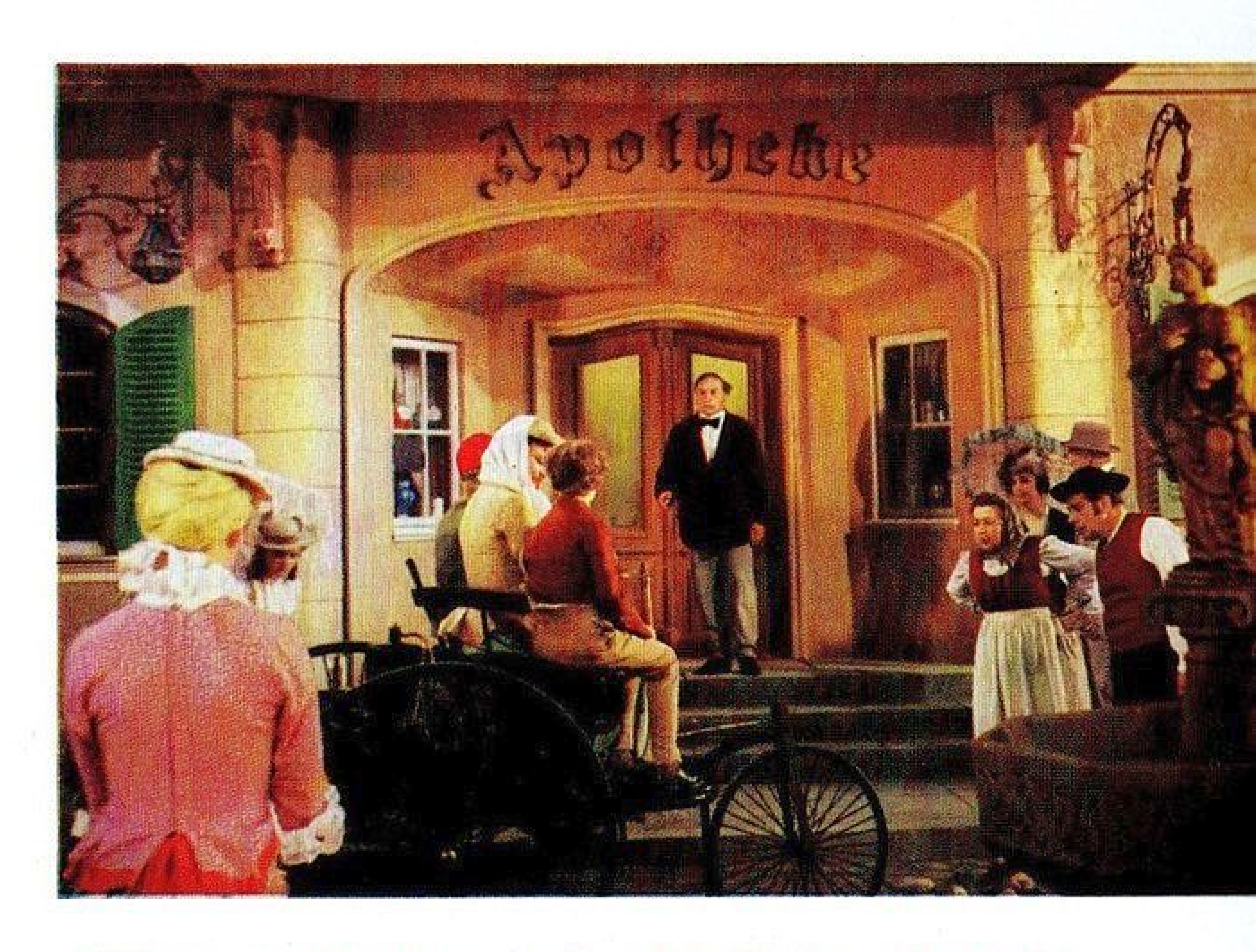


über den Eindruck erzählen zu hören, den sie mit ihrem „Teufelskarren“ unterwegs machten. Ohne Aufsehen kamen sie nirgends davon. Wie verschieden war aber die Auswirkung! Da gab es Leute, die wie versteinert am Straßenrande stehenblieben. Andere flüchteten in panischem Schrecken über die Felder. An eine Frau in einem Dorfe zwischen Bruchsal und Grötzingen erinnerte sie sich mit besonderer Deutlichkeit. Sie stand auf einer Treppe vor dem Hause und schaute dem heranrollenden Gefährt völlig versteinert entgegen. Dann schlug sie plötzlich wie in höchster Not die Hände über dem Kopf zusammen und flüchtete laut schreiend ins Haus. „Leut‘, Leut‘, schlaget Euer Gäul tot!“ schrie ein Bauer in einem Dorfe, und andere machten ein Kreuz, um sich vor dem „bösen Zauber“ zu schützen. Das diente den Reisenden ebenso zur Belustigung wie das Verhalten eines Pforzheimers, der von einer „wütigen Schees“ erzählte. Und an der Bergstraße meinte gar jemand in höchster Aufregung: „Hewet se, hewet se, do isch en Wage durchgegange!“

Wie die Menschen, wurden auch die Tiere sehr erregt. Jedes Pferd fing an zu scheuen, wenn das Auto mit

Linkes Bild: Auf der Reise nach Pforzheim

»Den andern Gang, Eugen! — Den andern Gang . . .! Schräg steuern, Eugen! Achtung! Wir packen es nicht! Bremsen!«

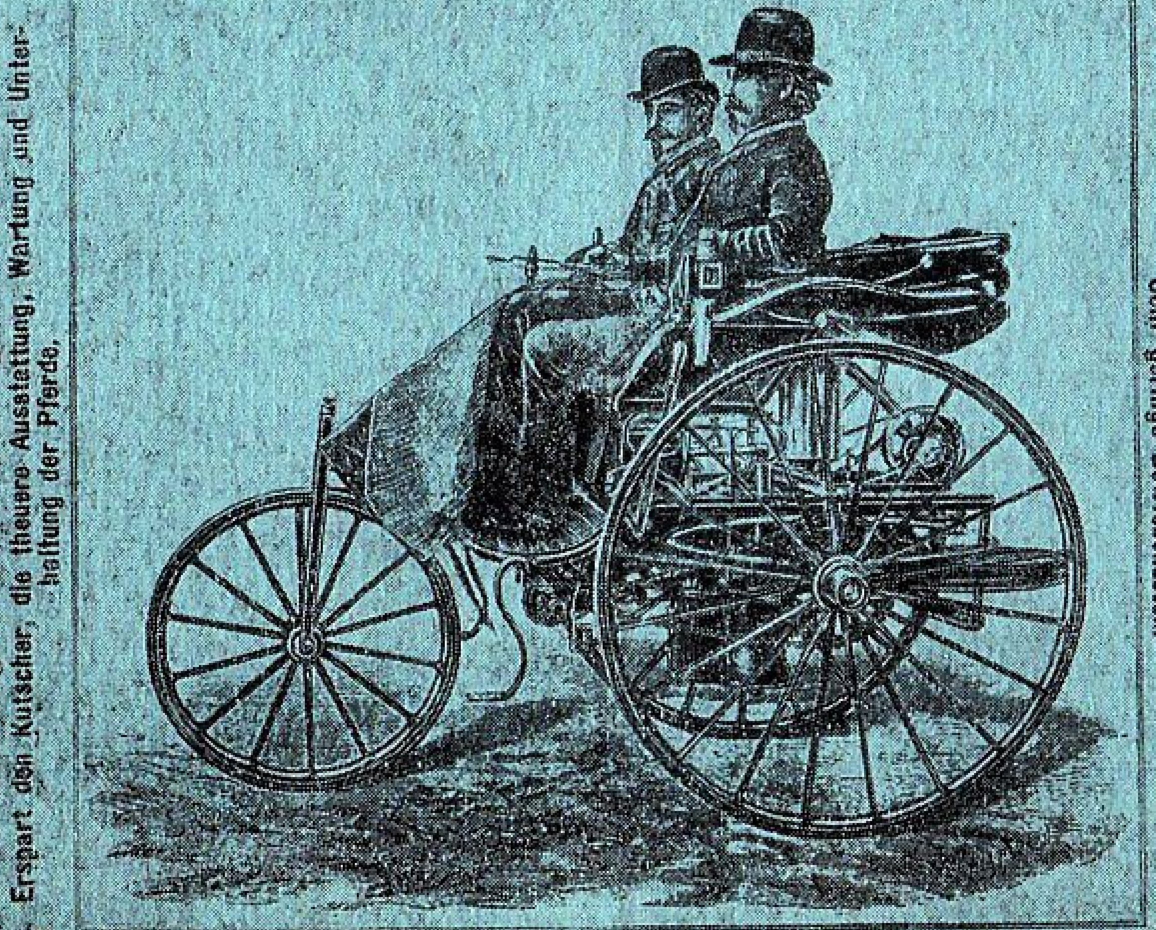


»Wir kommen aus Mannheim und wollen noch bis Pforzheim, Herr Apotheker. Können wir wohl von Ihnen Benzin haben?«

seinem Lärm und seinem Gestank in die Nähe kam. Es war, als ob die Tiere ahnten, daß die große Konkurrenz soeben geboren worden sei. Zu dem Lärm kam eine Wolke von Staub und Auspuffgasen, denn die Straßen waren ja nicht geteert. Merkwürdigerweise konnte sich keiner der Reisenden an besonderes Schütteln auf den zerfahrenen, holperigen Wegen erinnern. Das kam wohl von der guten Federung und der verhältnismäßig geringen Geschwindigkeit. Es war, ohne Lederpolster, in die man versinken konnte, eine reine Freude, eine richtige Luxusangelegenheit, im „Motorwagen" zu fahren . . .

In Wiesloch wurde die erste Tankpause gemacht. Der dortige Apotheker wurde um Benzin angegangen. Es war, wie noch oft unterwegs: der Vorrat der Apotheken war gering. Mehr als drei bis fünf Liter hatte keine, und alles konnten sie ja nicht hergeben. Der „Brennstoff" mußte ein spezifisches Gewicht von 0,700 haben, mußte also manchmal erst bestellt werden. Einmal meinte ein Apotheker, er könne zehn Liter richten. Als Frau Benz gleich mit Flaschen kam und sie mitnehmen wollte, sagte er verwundert: „Ja — jetzt nicht gleich — in 10 Tagen!"

In der Silvesternacht 1879 lief der Zweitakt-Motor von Carl Benz zum ersten Male richtig. Über diese Stunde sagte der Erfinder, sich erinnernd: „Es war an einem Silvesterabend. Den letzten Groschen hatten wir bei den langwierigen Versuchen hineingesteckt in den embryonalen Zweitakter, und die Sorge stand vor der Tür. Sovielmal wir die Maschine auch schon ‚angedreht' hatten, sooft wurden unsere hochgespannten Hoffnungen und Erwartungen von dem ‚Taktlosen' zerstört. Nach dem Nachtessen sagte meine Frau: ‚Wir müssen doch noch einmal hinüber in die Werkstätte und unser Glück versuchen; in mir lockt etwas und läßt mir keine Ruhe.' Und wieder stehen wir vor dem Motor wie vor einem großen, schwer enträtselbaren Geheimnis. Mit schweren Schlägen geht das Herz; ich drehe an. Tät, tät, tät! antwortet die Maschine. In schönem, regelmäßigem Rhythmus lösen die Takte der Zukunftsmusik einander ab. Über eine Stunde lauschen wir tiefergriffen dem einförmigen Gesang, und was keine Zauberflöte der Welt zuwege gebracht hätte, das vermag jetzt der Zweitakter: je länger er singt, desto mehr zaubert er die drückend harten Sorgen vom Herzen."



Aus einem illustrierten Werbeblatt, erschienen im Jahre 1888



zeigt:

VOR 100 JAHREN FING ES AN

EIN FILM DER BV-ARAL AG

nach einer Idee von Dr. Eugen Diesel

Gestaltung:	*BV-ARAL AG und Filminstitut Erich Menzel, Erlangen*
Drehbuch:	*Arthur A. Kuhnert*
Kamera:	*Gerhard Müller*
Spezialaufnahmen:	*Willy Zielke, Peter Zeller*
Architekt:	*Fritz Lück*
Musik:	*Friedrich Wilckens*
Orchester:	*Sinfonie-Orchester Kurt Graunke*
Wissenschaftliche und historische Beratung:	*Dr. Eugen Diesel* *Dr. Cécile Hensel*
Aufnahmeleitung:	*Willy Kieninger*
Schnitt:	*Ingeborg Schönstein*
Ton:	*Hermann Storr*
Farbverfahren:	*Agfacolor* *Bavaria-Kopie*
Regie-Assistenz:	*H. C. Opfermann*

REGIE: *ERICH MENZEL*

DARSTELLER:

★★★	*Wolfgang Liebeneiner*
James Watt	*Arnulf Schröder*
Nikolaus August Otto	*Rolf v. Nauckhoff*
in jungen Jahren	*Bert Brandt*
Eltern des Nikolaus August Otto	*Liesl Karlstadt, Dietrich Thoms*
Gottlieb Daimler	*Hans Cossy*
Wilhelm Maybach	*Walter Uttendörfer*
Carl Benz	*Peter Lühr*
Bertha Benz	*Rosel Schaefer*
Söhne Richard Benz	*Michael André*
Söhne Eugen Benz	*Knut Mahlke*
Rudolf Diesel	*Malte Jaeger*
in jungen Jahren	*Michael Verhoeven*
Eltern des Rudolf Diesel	*Grete Reinwald, Harry Hardt*
Wilhelm Opel	*Helmut M. Backhaus*
Henry Ford	*Hans Messemer*
Professeur Reuleaux	*Claus Clausen*
Abteilungsdirektor bei der MAN	*Hans Schalla*
Monteur Schmucker	*Rudolf Rhomberg*
Maschinendirektor Brendel	*Ernst Fritz Fürbringer*
Wirt der Posthalterei	*Rudolf Reif*
Sunday-Time-Reporter	*Werner Finck*
Landarzt	*Walter Janssen*
Richter	*Herbert Hübner*
Bürgermeister	*Hans Hermann Schaufuß*
Apotheker	*Alfred Menhart †*
Gärtner Weinbuch	*Heini Göbel*
Cannstätter Schutzmann	*Werner Lieven*
Anführer der Weber	*Fritz Rasp*
Postillion	*Heinrich Cornway*

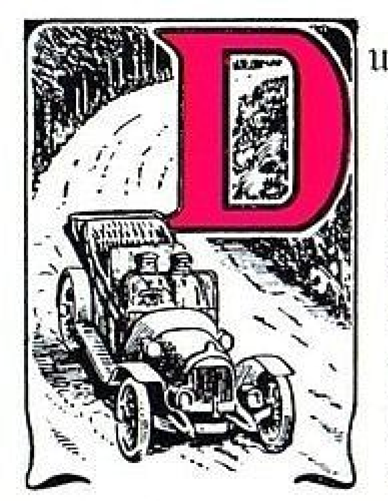
FERNER WIRKEN MIT:

Adalbert Brandt
Carl Burg
Johannes Buzalski
Willy Friedrichs
Norbert Gastel
Wilhelm Haibel
Karl Hanft
Ellen Hille
Zita Hitz
Benno Hummer
Heinz Kargus
Klara Klotz
Horst Loebe
Ingrid Mirbach
Ingeborg Morawski
Rolf Morell
H. C. Opfermann
Kurt Reich
Ado Riegler
Hans Rüssel
Kai S. Seefeld
Karl Schaidler
Sigrid Schleier
Ludwig Schmid-Wildy
Herta Schwarz
Herbert Tiede
Ulla Torp
Herwig Walter
Urselmonika Werthner

30 JAHRE BV-FILM

EIN RÜCKBLICK AUF DAS KULTURFILM-SCHAFFEN DES BV

1925	»VOM GUTEN UND SCHLECHTEN KRAFTSTOFF«	Wissenschaftlicher Film (stumm)
1931	»DER GLÄSERNE MOTOR«	Technischer Kulturfilm
1934	»KAMPF UM KRAFT«	Technischer Kulturfilm mit Spielhandlung
1939	»GLÜCKHAFTE FAHRT«	Werbender Spielfilm
1950	»BENZOL — KRAFTSTOFF AUS KOHLE«	Technischer Kulturfilm
1952	»WÄRME — KRAFTQUELL DES MOTORS«	Wissenschaftlicher Kulturfilm
1952	»DES FEUERS MACHT«	Großer Matineefilm (Farbkulturfilm)
1952	»GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND — SOLITUDE 1952«	Motorsportfilm
1954	»3 — 2 — 1 . . . LOS!«	Motorsportfilm
1955	»TANKPAUSE AN DER RUHR«	Kulturfilm
1956	»VOR HUNDERT JAHREN FING ES AN«	Großer Matineefilm (Farbkulturfilm)

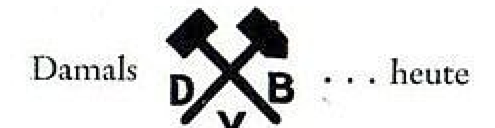


Durch die jüngsten Veröffentlichungen Sr. Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preußen ist die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Verwendung von Benzol für Automobile hingelenkt worden.

Se. Königliche Hoheit hebt in diesem Aufruf besonders hervor, daß das Benzol, wie er festgestellt habe, bei geeigneten Vergasern das Benzin vollständig zu ersetzen vermöge, daß Benzol ferner nicht allein den gleichen Wirkungswert wie Benzin habe, sondern sogar eine erhebliche Ersparnis mit sich bringe.

Von einigen Seiten sind früher gegen die Verwendung von Benzol Bedenken geltend gemacht worden. Diese Bedenken haben sich in der Praxis als vollständig unbegründet erwiesen. Die Verwendung von Benzol hat sich lediglich als eine Vergaserfrage herausgestellt, die nunmehr völlig gelöst ist.

Aus der Prinz Heinrich-Broschüre der Deutschen Benzol-Vereinigung (Vorgängerin der BV-ARAL Aktiengesellschaft) vom Jahre 1913.







DAS AUTOMOBIL IM KONVERSATIONSLEXIKON

1896

Unter keinem Stichwort Erwähnung des Motorwagens (weder Motor noch Petroleummotor noch Maschine noch Automobil).

1897 (Brockhaus Konversationslexikon)

Motorwagen, automobile Wagen . . . motorisch bewegte Straßenfuhrwerke, die nicht in Schienen laufen, also zum Befahren jeder Straße geeignet sind. Die Vorteile dieser motorisch bewegten Straßenfuhrwerke gegenüber den von Zugtieren gezogenen sind mehrfache: Zunächst lassen sich mit M. größere Geschwindigkeiten erreichen . . . als mit Zugtieren, auch größere und langanhaltende Steigungen werden leichter überwunden. Dabei sind die Betriebskosten der M. erheblich

»Des isch jo ein Schwabestreich, was Sie da geliefert haben: bauen en Veloziped und können gar nit fahren!«

geringer, weil der M. nur während der Fahrt Betriebskosten verursacht, während Pferde gefüttert werden müssen, auch wenn sie nicht gebraucht werden.

1898 (Meyers Konversationslexikon)
Motorwagen, Automobilen, Autocars, Autocabs, Akkumobilen, Straßenfuhrwerke oder Wagen ohne Pferde . . .
Ein sehr bedenklicher Umstand ist . . . die größere Gefährdung des Verkehrs durch fahrlässige und ungeschickte Lenkung, weil ein M. unweigerlich dahin fährt, wohin er gelenkt wird, während Zugtiere erfahrungsgemäß sozusagen instinktmäßig an der Lenkung teilnehmen und, wenn sie nicht gerade durchgehen, von selbst das Fuhrwerk anzuhalten streben, wo es nicht weiter fahren kann.

1906 (Herders Konversationslexikon)
Motorwagen (Automobile, Kraftwagen, Selbstfahrer) auf der Straße oder auf Schienen laufende Fahrzeuge, die durch eine mitgeführte, selten von außen zugeführte Elementarkraft betrieben werden . . .

Die Verordnungen schreiben Geschwindigkeiten vor. Innerhalb der Ortschaften 10, 12 oder 15 km/st, auch kurzer, mittlerer und Pferdetrab, außerhalb bei freier Bahn 30 km/st.

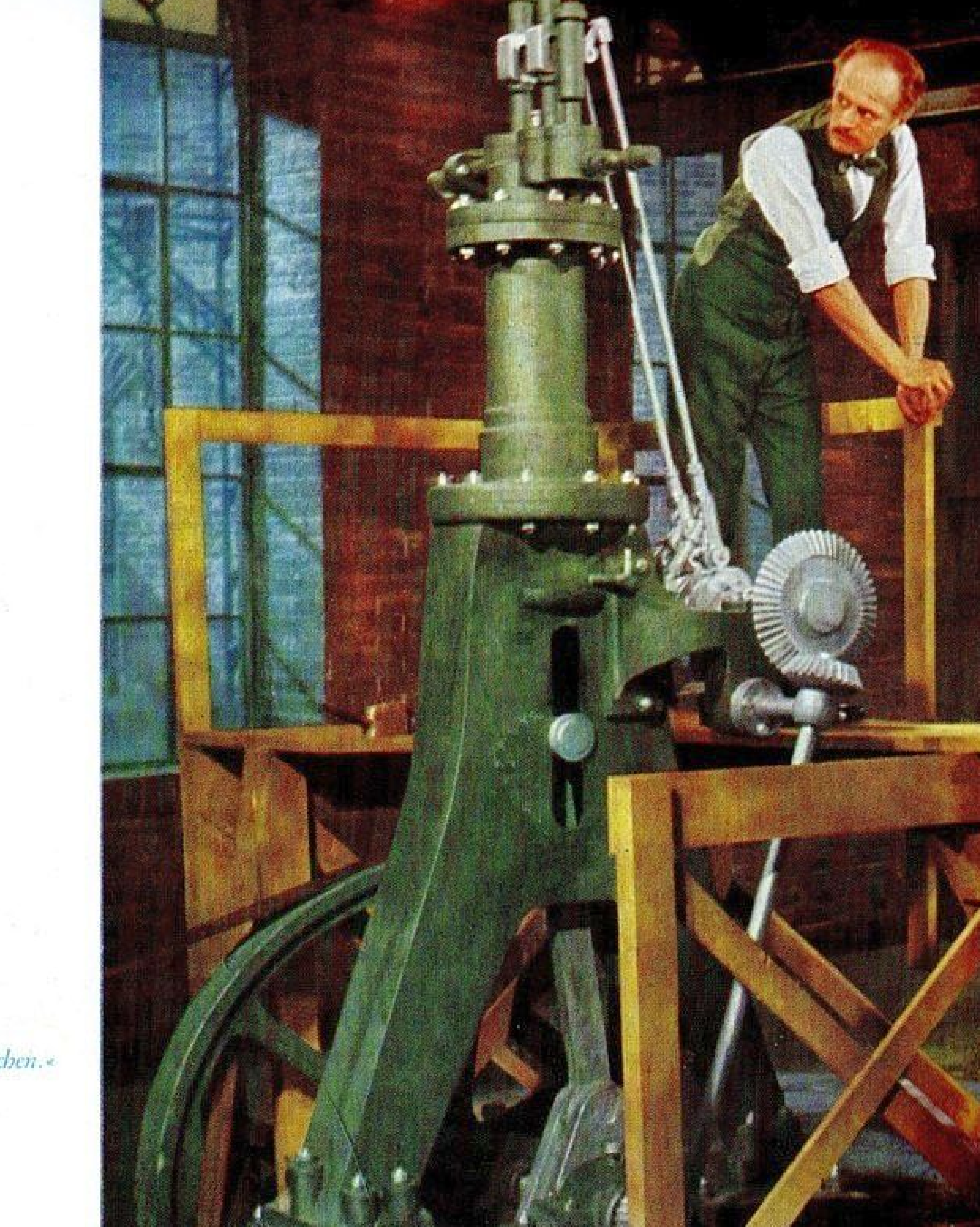
1939 (Meyers Lexikon)
Motorisieren = verkraften
Motorisierung = Verkraftung

1947 (Schweizer Lexikon)
Automobil — siehe Motorfahrzeug
Motorfahrzeug, Straßen- oder Geländefahrzeug, meist durch Verbrennungskraftmaschinen, seltener elektr. oder durch Dampfmotoren angetrieben. Motorräder, Personen-, Lastautomobile, Traktoren.

1954 (Der Große Herder)
Automobil — siehe Kraftwagen
Kraftwagen, auch Motorwagen, Automobil oder Auto, ein 3—4- oder mehrrädriges Fahrzeug von mehr als 350 kg Gewicht, das durch Maschinenkraft vorwärts bewegt wird, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein . . .

Rudolf Diesel:

»Ich habe Aussicht, die dreifache Wirtschaftlichkeit zu erreichen.«





»Meine Idee ist, diesen Wagen für die Millionen herauszubringen, die in Amerika Automobile brauchen. Das Wort ‚Ford' muß gleichbedeutend mit ‚Auto' werden.«

IM JAHRE 1900 . . .
. . . schrieb Baudry de Saunier:

„Es ist wirklich kein Grund vorhanden, sich darum für einen Halbgott zu halten, weil man mit einem Lederanzug bekleidet ist! Man kann nicht genug darauf hinweisen, daß die Vorsicht und Höflichkeit nie außer Acht gelassen werden sollten. Wir Automobilisten sind mit unseren neuen Maschinen die Pioniere einer kolossalen Umwälzung im Verkehrswesen, welche einmal ihre Wirkung bis in alle Lebensverhältnisse, vielleicht sogar bis auf die Politik erstrecken wird. Darum dürfen wir nicht durch unkluges und rücksichtsloses Benehmen die gute Sache compromittieren und dadurch, daß wir wie mit einer durchgegangenen Locomotive daherrasen, unseren schönen Sport als eine gefährliche Narretei einzelner erscheinen lassen."

„Heroische Zeiten! Zeiten, in denen die Vergasung über dem Automobil schwebte, wie eine launenhafte Fee. Die Vereinigung der Luft und des Brennstoffes, die in winkligen Korridoren hinter Gittern ausgeübt wurde, beunruhigte die Seele des Anfängers. Fahre nicht an Flüssen entlang, sagte man, die Vergasung wird dadurch gestört. Man muß auch die Wälder vermeiden, lieber Freund, ebenso die kühlen Abende, wie auch die kühlen Morgen und die Tage heftigen Windes. Fürchte die Sonne und den Regen!

Eindrucksvolle Legenden liefen von Mund zu Mund. Einige Chauffeure besaßen eine bessere Vergasung als ihre Kameraden, die sicher bei der ‚Ausgießung des Heiligen Geistes' gegenwärtig gewesen. Ein reicher Herr engagierte im Jahre 1896 gegen außergewöhnliche Besoldung einen Chauffeur-Mechaniker, von dem man sagte, daß er die ‚beste Vergasung von ganz Paris besäße'. Chauffeur der heroischen Zeiten, Vater einer Generation, der heute die Welt untersteht, du bist es, den ich bewundere, wegen deiner Geduld, deines Mutes und deines Entwirrungstalentes."

EINSTELLUNG 354. NAH: Wilhelm Opel wird von einem Schutzmann aufgehalten. Der Gendarm hat sein Notizbuch gezückt, fährt die Leute an: *»Ruhe!« »Weitergehen!«* und fragt dann Opel: *»Sie heißen also?«* Und als Opel antwortet: *»Opel, Wilhelm, Rüsselsheim. Bei der Autofirma Opel«*, sagt er: *»Aha, Techniker. Das kennen wir schon. Ich werde Ihnen helfen, wie ein Wahnsinniger mit diesem Ding zu fahren!«*



Die Anzeichen dafür häufen sich, daß wir in unseren bewegten Tagen in eine völlig neue Epoche der technischen Entwicklung eingetreten sind, die nach der erfolgten *Technisierung des Menschen* eine *Vermenschlichung der Technik* erstrebt.

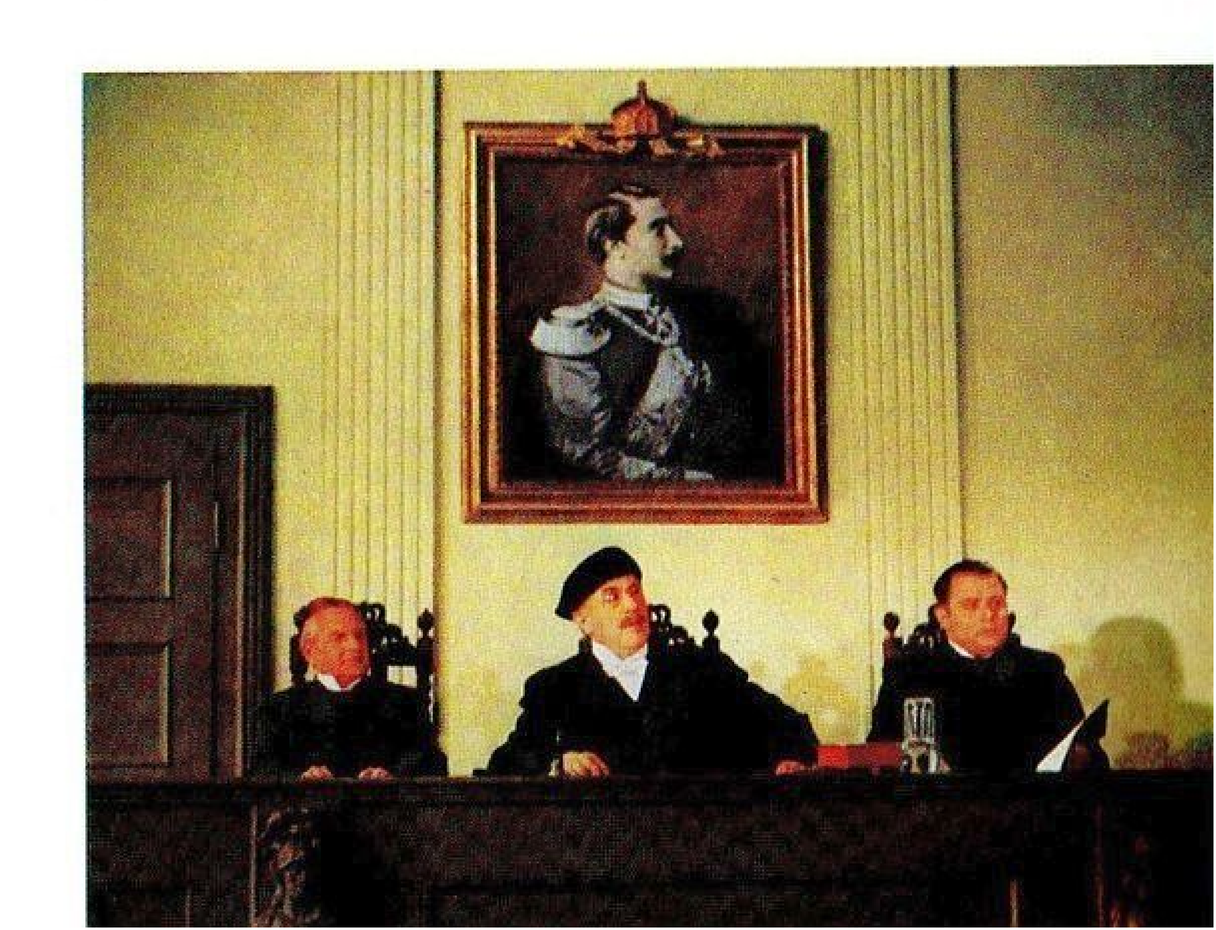
Der Ausrüstung des Menschen mit der Technik wird in den nächsten 50 Jahren, die das Ende dieses Jahrtausends füllen, die Anpassung der Technik an den Menschen folgen.

Die Epoche, die die Maschine als unübersichtliches, oft monströses Hebelwerk zeigte, der der Mensch mit dem Gefühl des Unbehagens und einer unterbewußten Abwehr entgegentrat, geht zu Ende.

Wo wir nur hinblicken, ist der Mensch heute dabei, die Maschine zu seinem Kameraden, zum Diener seines Alltags zu machen, bei ihr alles Unheimliche und für den Laien Unverständliche und Unberechenbare durch eine Verkleidung zu verdecken, wie der Mensch sie selbst von der Natur empfing.

Aus dem Essay »Das Maß aller Dinge«
von Ernst Hornickel

Opel-Prozeß. Amtsrichter: *»Mir ist es unbegreiflich, daß Leute, die man als Akademiker bezeichnet — seit 1899 haben ja auch Techniker unter gewissen Umständen das Recht dazu —, daß sich also auch immerhin Akademiker in diese Dinger, diese Automobile, setzen und es nicht als unter ihrem Stand betrachten, sich dauernd schmutzige Hände zu holen und sich vor Gericht zitieren zu lassen.«*



Großenhain in Sachsen, den 10. April 1902

Lustig wird man durch das Reisen im Laufwagen, lieber Freund, aber nicht schreiblustig. Daher nur ganz kurz! Wir sind um elf Uhr in Berlin abgefahren, durchs Tempelhofer Feld hinaus über Zossen, Baruth, Luckau, Elsterwerda hierher, wo wir gegen halb sieben Uhr angekommen sind. Bald langsam, bald schnell, fast immer mit Gegenwind kämpfend und sehr oft behindert durch die Notwendigkeit, auf unruhige Pferde Rücksicht zu nehmen, die instinktiv eine Antipathie gegen den Laufwagen haben, der bestimmt ist, sie im Amte der Beförderung von Menschen und Lasten abzulösen. Man muß alles lernen, auch die Kunst, an Pferden vorbeizukommen, ohne daß sie scheuen. — Unser Hauptinteresse bei dieser ersten Fahrt galt dem Wagen. Wir sind erstaunt, auf was für schlechten Wegen er sicher zu fahren imstande ist. Bei glatter, freier Bahn ist es wie ein Fliegen, und man begreift, daß der Sportsautomobilist schließlich nur das eine Interesse hat: die Schnelligkeit zu steigern.

Wir, die wir keine Sportsleute, sondern einfache Reisende sind, die nicht fahren, um irgendeinen Rekord zu schlagen, sondern um möglichst viel und intim zu sehen, werden uns kaum dazu verlocken lassen, andauernd ein Gewalttempo einzuhalten, wenngleich wir streckenweise recht gern den Reiz genießen wollen, den es hat, im offenen Wagen mit schnurgerader, glatter Chaussee hast du nicht gesehen dahinzurollen. Es ist ein ganz einzigartiges Gefühl, das fast etwas Berauschendes hat, nur daß auf diesen Rausch kein Katzenjammer, sondern eine gesteigerte Lebensfrische folgt. — Da unsere Augen an den verstärkten Luftzug noch nicht gewöhnt sind, haben wir die großen Schutzbrillen benutzt und gefunden, daß sie nicht halb so lästig sind, wie wir gedacht hatten.

Aus »Eine empfindsame Reise im Automobil«
von Otto Julius Bierbaum

Albert Langen Georg Müller Verlag, München

ICH BIN DIE VOM MENSCHLICHEN WILLEN GELENKTE GESCHWINDIGKEIT

ICH VERLEIHE SOUVERÄNE MACHT ÜBER DIE ENTFERNUNG

ICH ERWEITERE DEN HORIZONT DER MENSCHLICHEN MÖGLICHKEITEN

ICH FÖRDERE DEN FRIEDEN UND DIE BRÜDERLICHKEIT UNTER DEN VÖLKERN

ICH GEWINNE TAUSENDE VON MALEN TÄGLICH IM WETTLAUF MIT DEM TODE

ICH BIETE ALLEN WIRTSCHAFTSUNTERNEHMUNGEN DER WELT UNGEAHNTE MÖGLICHKEITEN

ICH ERSPARE STUNDEN DER TÄGLICHEN MENSCHLICHEN ARBEIT

ICH SCHENKE ZEIT FÜR DIE ERHOLUNG UND FÜR NEUE ERLEBNISSE

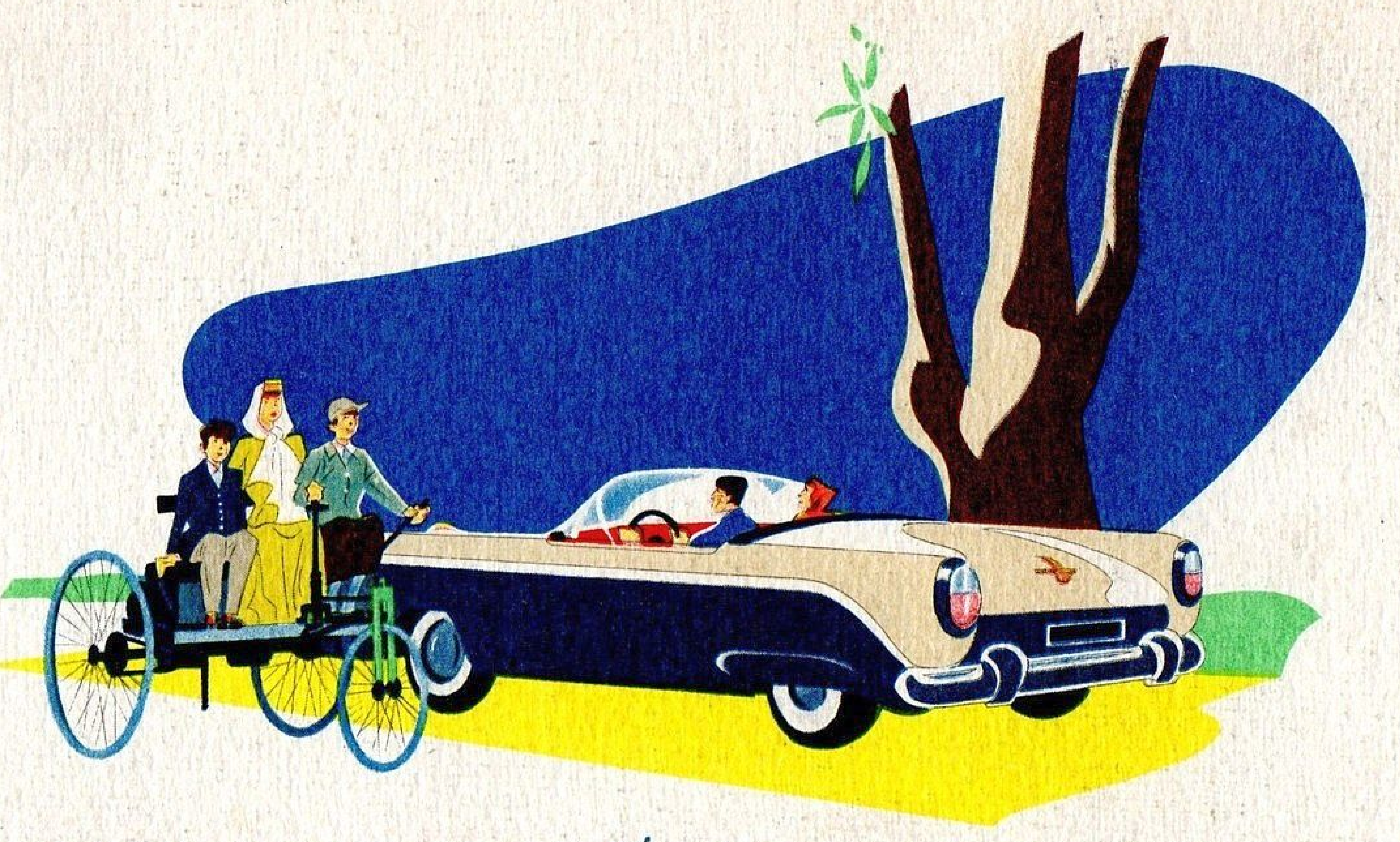
ICH GEBE DEM MENSCHEN DIE WELTHERRSCHAFT ÜBER DIE SCHNELLIGKEIT

ICH BIN DAS BEFÖRDERUNGSMITTEL, DAS KEINE BEGRENZUNG KENNT

ICH BIN DAS AUTOMOBIL

RELIEFTAFEL IN DER MARMORHALLE DES »SCHWEDISCHEN RETTUNGSKORPS«, STOCKHOLM





Vor hundert Jahren fing es an

Zu einer Filmmatinee

ARAL

beehren wir uns, Sie am Sonntag, dem 16. März 1958, vormittags 11 Uhr, im »Rex-Filmtheater«, Berlin-Lichterfelde, Unter den Eichen 56-57, höflichst einzuladen.

Wir zeigen Ihnen unseren neuen BV-Farb-Kulturfilm, betitelt

»VOR 100 JAHREN FING ES AN«

Der Mensch steht im Vordergrund dieses Films — der Mensch, wie er in Konflikte mit der Technik, mit den von ihm selbst gezeugten mechanischen Kräften gerät und wie er sich anschickt, dieser Kräfte wieder Herr zu werden als »das Maß aller Dinge« im klassischen Sinne. Packende Szenen blenden zurück auf die Anfänge der motorischen Kraft und geben den Ausblick frei auf »das größere Morgen«.

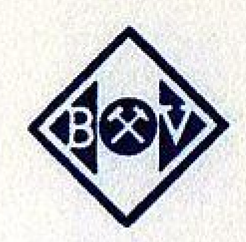
Wir würden uns freuen, Sie bei dieser Veranstaltung begrüßen zu können, und bitten Sie, falls Sie beabsichtigen, weitere Besucher mitzubringen, dies auf der anliegenden Rückantwortkarte, die wir möglichst bis zum 12. März 1958 zurück erbitten, besonders zu vermerken.

BV-ARAL AKTIENGESELLSCHAFT

NIEDERLASSUNG BERLIN

BV-ARAL AKTIENGESELLSCHAFT

NIEDERLASSUNG BERLIN



BV-ARAL AKTIENGESELLSCHAFT, Berlin-Wilmersdorf, Hohenzollerndamm 42a-44a

Herrn
Hans-Joachim Glimm

Berlin-Lichterfelde-W.
Curtiusstr. 16

DRAHTWORT: BVARAL
FERNSPRECHER: 87 01 31
FERNSCHREIBER: 018 3879
BANKKONTEN:
BERLINER BANK AG., DEP.-KASSE 35, BLN.-WILMERSDORF, KONTO 72 658
BANK FÜR HANDEL U. INDUSTRIE AG., BERLIN-WILMERSDORF, DEP.-KASSE 20, KONTO 201 400
BERLINER DISCONTO-BANK AG., DEP.-KASSE B, BERLIN W 15
BERLINER COMMERZBANK AG., DEP.-KASSE A, BERLIN W 15, KONTO 12 658
POSTSCHECKKONTO: BERLIN-WEST 80 25

BERLIN-WILMERSDORF

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Hausruf	Unsere Abt. u. Zeichen	Hohenzollerndamm 42a-44a
		128	WP Scht/Zo	11.3.1958

Betreff:

Ihre Kartenanforderung

Anbei übersenden wir Ihnen die gewünschte(n) Einlaßkarte(n) zur Vorführung unseres neuen BV-Farb-Kulturfilmes

"Vor loo Jahren fing es an".

Wir danken Ihnen für das Interesse, das Sie unserer Veranstaltung entgegenbringen, wünschen Ihnen eine recht gute Unterhaltung und begrüßen Sie mit

G l ü c k a u f
BV-ARAL AKTIENGESELLSCHAFT
Niederlassung Berlin

Anlage
...4... Einlaßkarte(n)

10000/9.57